JORF n°92 du 18 avril 2003

Texte n°28

ARRETE

Arrêté du 4 avril 2003 fixant la liste des incidents d'aviation civile devant être portés à la connaissance du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile

NOR: EQUN0300556A

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,

Vu la directive 94/56/ du CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment les articles L. 711-1 et R. 722-2 ;

Sur la proposition du directeur du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile,

Arrête :

Article 1

Les incidents d'aviation civile, qui doivent être portés à la connaissance du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile conformément à l'article R. 722-2 du code de l'aviation civile, sont mentionnés dans l'annexe 1 au présent arrêté lorsqu'ils concernent un aéronef équipé d'un ou de plusieurs turbomoteurs ou un aéronef inscrit sur la liste de flotte d'un exploitant titulaire d'un certificat de transporteur aérien.

Article 2

Les incidents d'aviation civile concernant les aéronefs autres que ceux visés à l'article 1er ci-dessus, qui doivent être portés à la connaissance du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile conformément à l'article R. 722-2 du code de l'aviation civile, sont mentionnés dans l'annexe 2 au présent arrêté.

Article 3

Sans préjudice des dispositions des articles 1er et 2 ci-dessus, les personnes mentionnées aux articles R. 722-3, R. 722-4 et R. 722-5 du code de l'aviation civile

peuvent porter à la connaissance du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile tout autre événement si elles le jugent utile pour l'amélioration de la sécurité.

Article 4

Le présent arrêté et ses annexes seront publiés au Journal officiel de la République française.

Article Annexe

A N N E X E 1

INCIDENTS D'AVIATION CIVILE CONCERNANT UN AÉRONEF À TURBOMOTEUR OU UN AÉRONEF INSCRIT SUR LA LISTE DE FLOTTE D'UN EXPLOITANT TITULAIRE D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

A. - Opérations en vol

1. Exploitation de l'aéronef :

a) Collisions, risques de collision :

- collision non classée comme un accident ou quasi-collision de l'aéronef avec un autre aéronef, le sol, un véhicule ou tout autre obstacle fixe ou mobile ;

- manoeuvre d'évitement urgente nécessaire pour éviter une telle collision ;

b) Incidents au décollage ou à l'atterrissage, notamment :

- atterrissage forcé ou de précaution ;

- prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste ;

- sur une piste fermée, occupée, inadaptée ou sur une aire autre qu'une aire de décollage/atterrissage : décollage ou décollage interrompu, atterrissage ou tentative d'atterrissage ;

- incursion sur piste ;

c) Impossibilité d'atteindre les performances prévues lors du décollage, de la remise des gaz ou de la montée initiale ;

d) Incapacité à transférer du carburant ou à utiliser la quantité totale de carburant dit utilisable ;

e) Perte de contrôle, quelle qu'en soit la cause ;

f) Ecart important et non intentionnel par rapport à la vitesse, la trajectoire ou l'altitude prévue quelle qu'en soit la cause ;

g) Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié à la manoeuvre de l'aéronef, par exemple alerte de configuration, avertisseur de décrochage (vibrations du manche) ou alerte de survitesse, sauf lorsque ce dispositif a été actionné à des fins de formation ou d'essai ou lorsque l'équipage de conduite a établi avec certitude que l'indication était fausse et que celle-ci n'a pas entraîné de difficulté ou de risque ;

h) Mauvaise interprétation ou incompréhension durables de la configuration, des performances ou de l'état des automatismes de l'aéronef par l'équipage de conduite.

2. Situations d'urgence :

Situation conduisant à l'utilisation de tout équipement d'urgence ou à l'application des procédures prescrites en cas de situation d'urgence, par exemple quantité de carburant dangereusement faible. Déclaration d'une situation d'urgence (« Mayday » ou « Panne »).

3. Turbulence de sillage ou phénomène météorologique, par exemple foudroiement, cisaillement de vent ou givre, ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou ayant rendu difficile le contrôle de celui-ci.

B. - Eléments techniques de l'aéronef

1. Perte en vol d'un élément de structure ou d'un élément du système de propulsion de l'aéronef.

2. Anomalie de commandes de vol dégradant de façon importante les qualités de vol de l'aéronef, par exemple asymétrie de volets, de becs, etc.

C. - Entretien et réparations de l'aéronef

Dommages ou détérioration (par exemple : rupture, corrosion, etc.), quelle qu'en soit la cause, constatés au cours d'une opération d'entretien et occasionnés à :

- la structure primaire ou un élément structural principal (comme définis dans le manuel de réparation des constructeurs), lorsque ces dommages ou cette détérioration dépassent les limites admissibles spécifiées dans le manuel de réparation et nécessitent la réparation ou le remplacement complet ou partiel de l'élément ;

- la structure secondaire, lorsque ces dommages ou cette détérioration ont mis ou auraient pu mettre en danger l'aéronef.

D. - Services de la navigation aérienne, aérodromes,

installations et services au sol

1. Transmission, réception ou interprétation incorrectes de messages de radiotéléphonie entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.

2. Encombrement de l'aire de mouvement d'un aérodrome par un aéronef, un véhicule, des animaux ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.

3. Ecart significatif entre la masse ou le centrage réel de l’aéronef et les valeurs du devis de masse et centrage fourni à l’équipage ou pris en compte par lui.

4. Chargement ou arrimage incorrect des bagages ou de la cargaison susceptible de mettre en danger l’aéronef, ses équipements ou ses occupants ou d’empêcher une évacuation d’urgence.

5. Fourniture d’informations largement incorrectes, inadéquates ou trompeuses de toute source au sol, par exemple dans le cadre du contrôle de la navigation aérienne, des services météorologiques, dans les bases de données de navigation, cartes, manuels, etc.

Fait à Paris, le 4 avril 2003.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du bureau d’enquêtes
et d’analyses pour la sécurité
de l’aviation civile,
P.-L. Arslanian